

O PAPEL DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PESSOAS NA ATUAL ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DO MUNICÍPIO DE PETROLÂNDIA – PE

Jackson Fortunato Barbosa de Oliveira
Universidade de Pernambuco - UPE
jacksonfortunato@gmail.com

Clélio Cristiano dos Santos
Universidade de Pernambuco- UPE
clelio.santos@upe.br

Diana Cecília de Souza
Universidade de Pernambuco- UPE
dianacsouza@yahoo.com.br

RESUMO

No atual período histórico, construíram-se os sistemas técnicos necessários à realização da produção e das trocas globalizadas, com destaque para os sistemas de movimento do território, que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares. Hoje, o mundo rural também se encontra inserido no império da técnica, estabelecendo novas relações entre a cidade e o campo. Nesta perspectiva, insere-se o município de Petrolândia, cujas transformações decorrentes da implantação da Usina de Itaparica, envolveram a realocação da população rural e urbana, e a sua inserção no âmbito da dinâmica da agricultura científica e do agronegócio. Daí decorre o intuito de analisar a dinâmica socioespacial dos sistemas de movimento de transportes de pessoas e os seus reflexos na mobilidade e na articulação da atual organização espacial deste município.

Palavras-chave: Sistemas de Movimento; Transportes; Cidades do Campo; Petrolândia – PE

INTRODUÇÃO

Com a expansão do meio técnico-científico-informacional, construíram-se os sistemas técnicos necessários à realização da produção e das trocas globalizadas. E, dentre as diversas bases técnicas que vão sendo incorporadas ao território e dotando cada região de novas qualidades materiais e possibilidades organizacionais, destacam-se os sistemas de movimento do território - conjunto

indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais ou imateriais) - que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares, conforme menciona Contel (2006).

Santos (1997) menciona que, antes, eram apenas as grandes cidades que se apresentavam como o império da técnica, objeto de modificações, supressões, acréscimos, cada vez mais sofisticados e mais carregado de artifício e que, hoje, esse mundo artificial inclui, também, o mundo rural. De modo que, mais que a separação tradicional entre um Brasil urbano e um Brasil rural, há, hoje, no país, uma verdadeira distinção entre um Brasil urbano (incluindo áreas agrícolas) e um Brasil agrícola (incluindo áreas urbanas).

Nessa conjuntura, encontra-se inserido o município de Petrolândia, situado no submédio São Francisco pernambucano, tendo em vista as particularidades que o caracterizam face ao contexto decorrente da implantação da Usina, com a reconstrução de sua cidade e realocação de sua população rural e urbana devido à criação do reservatório da mesma e, a inserção, a partir disto, no âmbito da dinâmica da produção moderna vinculada à difusão da agricultura científica e do agronegócio. Deste fato decorre a constituição de muitos novos fluxos, de matéria e de informação, seja intraurbanos, interurbanos ou entre as cidades e o campo, destacando-se a importância, neste contexto, dos sistemas de movimento de transportes de pessoas em sua organização espacial.

Diante disto, buscou-se analisar a dinâmica socioespacial dos sistemas de movimento de transportes de pessoas e os seus reflexos na mobilidade e na articulação entre os diferentes espaços que constituem a atual organização espacial do município de Petrolândia-PE, caracterizando analiticamente a espacialização dos sistemas de engenharia dos transportes vinculados à mobilidade de pessoas, buscando compreender a dinâmica dos fluxos existentes e sua articulação entre os diferentes espaços do município e verificar junto à população do município de Petrolândia as características de organização dos sistemas de movimento de transportes, visando identificar em que medida estes sistemas propiciam a mobilidade de pessoas no espaço petrolandense.

Para tanto, realizou-se, no estágio inicial da pesquisa, o levantamento de referências bibliográficas sobre o tema e sobre o objeto em estudo em bibliotecas e na internet e pesquisa documental junto aos órgãos públicos e em instituições privadas. Posteriormente, visitou-se o município de Petrolândia, para a realização de registros fotográficos e a coleta de dados. Nesta perspectiva, as opiniões dos usuários e prestadores de serviços de transportes foram coletadas através de conversas informais e também por meio da aplicação de 60 formulários, que buscaram entender, sem rigor estatístico, a dinâmica dos fluxos, anseios e perspectivas em relação à mobilidade do transporte de pessoas.

Foram aplicados 30 formulários junto aos usuários, sendo os mesmos escolhidos de forma aleatória nas proximidades e ou imediações dos locais de prestação dos serviços de transporte. Os

outros 30 formulários foram aplicados junto aos prestadores, divididos entre as modalidades de transportes existentes na cidade, sendo 05 (cinco) para os taxistas, 10 para os motoristas de vans e 15 para os moto-taxistas, todos escolhidos aleatoriamente.

Todavia, no tocante ao poder público, não se conseguiu entrevistar nenhum representante da prefeitura, o que se deve, em parte, à inexistência de uma secretaria responsável pelo transporte no município e também pela impossibilidade de encontrar algum servidor que se dispusesse a responder sobre a temática.

Isto posto, neste artigo, faz-se inicialmente uma breve reflexão teórica sobre os sistemas de transporte de pessoas e, posteriormente, desenvolve-se uma análise crítica sobre os sistemas de engenharia, a dinâmica de tais transportes e a visão dos usuários destes sistemas de transportes no município de Petrolândia - PE. Por fim, tecem-se as considerações finais sobre o sistema de movimento de transporte de pessoas e seus reflexos na organização espacial do referido município.

À GUIA DE APONTAMENTOS TEÓRICOS

No âmbito dos estudos geográficos, o conceito de espaço ocupa um lugar central nas análises, constituindo-se o seu objeto de estudo, sobretudo, a partir das contribuições teórico-metodológicas do professor Milton Santos. Segundo Santos (1996), “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. Partindo desta premissa, o espaço é caracterizado pelo sistema indissociável de ações e objetos, de um lado os objetos condicionam novas ações, por outro, as ações incentivam a criação de novos objetos” (SANTOS, 1996, p. 39).

Associado a isto, o conceito de organização espacial possibilita a compreensão de como as diferentes formas e os diversos conteúdos sociais se apresentam espacializados no território. Segundo Corrêa (1991), a organização espacial é constituída por conjunto de inúmeras cristalizações criadas pelo trabalho social, pois a sociedade concreta cria seu espaço geográfico para nele realizar e reproduzir, e para ela própria se repetir.

Neste contexto, o sistema de transportes de pessoas se vincula à organização espacial junto às instituições e às infraestruturas técnicas. Quando falamos em sistemas de transportes de pessoas, deixamos de lado questões oriundas das relações de abastecimento, produção ou distribuição de bens e mercadorias, configurando-se a lógica dos movimentos de pessoas, entendendo a questão dos fixos e dos fluxos. Atributos estes, que possibilitam a compreensão de situações que estão relacionadas às diversas situações que resultam no sistema circulatório de capital.

A necessidade de deslocamento dos cidadãos depende de como se apresenta a distribuição territorial do município e sua vinculação com atividades que se atrelam ao desenvolvimento do espaço

urbano e rural. Segundo Santos (1996) a mobilidade se tornou praticamente uma regra. O movimento se sobrepõe ao repouso. A circulação é mais criadora que a produção. Nesse viés, a reconfiguração do espaço das pequenas e grandes cidades, deram novos significados e significâncias às relações do homem com o meio em que vivem.

Nas relações socioespaciais produzidas pelos sistemas de transporte, a mobilidade tem como papel colocar em foco assuntos como acessibilidade, deslocamento e integração dos sistemas de transporte em relação dos fluxos decorrentes dos fixos existentes. A mobilidade refere-se à característica de ser móvel, do deslocamento em vista da necessidade do processo de construção e relações socioespaciais.

Nesse contexto, inserem-se também os serviços de transporte alternativo de pessoas, que para Souza (2006) é apreendido enquanto uma alternativa aos deslocamentos da população diante da crise do chamado transporte formal ou regulamentado e, em certa medida, uma alternativa de emprego em face ao contexto de crise socioeconômica.

A mobilidade humana, portanto, é um dos principais fatores para se compreender a dinâmica dos espaços urbano e rural, e, por conseguinte, o entendimento de formas de povoamento e espacialização habitacional.

OS SISTEMAS DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES EM PETROLÂNDIA – PE

Localizado às margens do Rio São Francisco, no Sertão de Pernambuco, o município de Petrolândia integra a Mesorregião do São Francisco Pernambucano, a Microrregião de Itaparica e a Região de Desenvolvimento do Sertão de Itaparica. Compreendendo uma superfície territorial de 1.056.648 Km², o município de Petrolândia se limita ao norte com Floresta, ao sul com Jatobá, a leste com Tacaratu e a oeste com o estado da Bahia (LIMA; SANTOS, 2014, p. 04).

O município de Petrolândia apresenta uma divisão territorial administrativa, definida pela lei estadual nº 11.256, de 28 de setembro de 1955, segundo a qual, o município é constituído pelo seu distrito sede, a cidade de Petrolândia, e por nove povoados compostos pelas Agrovilas e seus blocos (LIMA; SANTOS, 2014, p. 04).

Em Petrolândia, as vias principais (coletoras ou arteriais) são asfaltadas e contam com sinalizações verticais e horizontais. As demais ruas da cidade, que fazem o contorno entre todas as quadras da cidade, são de calçamento em paralelepípedo, algumas com predominância de lombadas, a exceção do bairro Nova Esperança, localizado na periferia da cidade, às margens da BR 316, cujas ruas são de terra batida. As áreas de acesso às agrovilas se classificam em estrada de via rural não pavimentada e de rodovia rural pavimentada. Na área rural do município, é necessária a requalificação urbana que interliga aos projetos de Icó e Mandantes (PMP, 2006 p. 57).

A frota municipal é de 3.122 veículos, 3.690 motos e 78 ônibus (IBGE, 2014). Para atender ao deslocamento, o sistema de transportes é constituído por sete táxis, 20 vans de lotação e aproximadamente 165 moto-taxistas (considerando o total de nove prestadores em relação aos 18 pontos de moto-táxi existentes), responsáveis por articular os fluxos dos espaços urbano e rural. E para deslocamentos, principalmente dentro da cidade, também são utilizadas bicicletas, que trafegam em vias sem ciclovias.

Quanto à distribuição espacial dos serviços de transporte de pessoas na cidade, o serviço de táxi está localizado em dois pontos, um próximo à rodoviária e outro nas intermediações do Hospital Municipal Francisco Simões de Lima. Os pontos de moto-táxi se espalham por diversos espaços da cidade, encontrados próximos aos estabelecimentos comerciais de maior fluxo, o que o torna um serviço mais rápido e acessível em relação ao táxi. Por fim, as vans de lotação se encontram em dois pontos: um próximo à rodoviária, onde se localizam os carros que transportam os usuários que se deslocam para as cidadãs circunvizinhas e ainda para as agrovilas.

Observou-se, portanto, que há uma desigual distribuição de vias asfaltadas entre o espaço urbano, a exceção do bairro Nova Esperança, e a realidade das agrovilas. Quanto aos serviços, a inexistências do transporte por ônibus, possibilitou a inserção e a expansão de transportes alternativos (vans, táxis e moto-táxis), sobretudo, o serviço de moto-táxi, pela sua maior oferta e menor custo-benefício.

A DINÂMICA DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE PESSOAS EM PETROLÂNDIA

Em Petrolândia, o sistema de transporte é constituído pelos serviços de táxi, moto-táxi e vans de lotação, responsáveis por articular os fluxos de pessoas dos espaços urbano e rural. Na realidade, a ausência do transporte coletivo de passageiros por ônibus do município, dificulta uma efetiva articulação dos diversos espaços que constituem o município, prejudicando, sobretudo, a mobilidade das pessoas de baixo poder aquisitivo.

Diante disto, buscou-se, com base nas entrevistas e questionários aplicados junto aos prestadores, identificar um perfil básico desses prestadores e uma breve caracterização do funcionamento e da organização dos sistemas de transporte de pessoas do município.

Com relação ao serviço de táxi, constatou-se junto aos cinco taxistas entrevistados, que eles apresentam uma faixa etária média de 36 anos, sendo todos residentes do município de Petrolândia - PE, com ensino médio incompleto e renda equivalente a um salário mínimo e meio, cujo táxi é a única fonte de renda.

Os táxis se destacam pela cor vermelha e se localizam em dois pontos da cidade (a Rodoviária e o Hospital Municipal Francisco Simões de Lima), lugares estratégicos, onde os usuários podem fazer

uso deste serviço, considerando a comodidade e o conforto. Os táxis articulam diferentes áreas do perímetro urbano, do espaço rural e Petrolândia com as demais cidades do entorno.

A tarifa cobrada varia de acordo com os deslocamentos, valores pré-estabelecidos através de negociação entre o usuário e o taxista, haja vista que grande parte dos veículos não conta com o sistema de taxímetro. Apenas um dos prestadores é portador de alvará de funcionamento.

Com relação ao serviço de lotação por Vans, constatou-se junto aos 10 (dez) prestadores entrevistados, que os mesmos apresentam uma faixa etária média de 40 anos, com ensino fundamental incompleto, auferindo uma renda que pode chegar a dois salários mínimos e meio, exercendo exclusivamente a atividade de transporte de passageiros no âmbito interurbano, sua única fonte de renda.

Os pontos de lotação estão localizados em dois locais específicos: um próximo à rodoviária da cidade de Petrolândia e o outro no posto Rical. A organização de horários ou pontos de lotação também são acertados pelos próprios prestadores, que definem horários de saída, rotas e preços.

Quanto à dinâmica de funcionamento das vans, a cada intervalo de 30 minutos o condutor que estiver na vez para lotar, é obrigado a partir para o seu destino, estando com o veículo lotado ou não. Em razão disto, os condutores realizam circuitos de curto e médio tempo dentro da cidade, anunciando, por um sistema de som, o destino da van, no intuito de completar a lotação.

Já em relação ao serviço de moto-táxi, constatou-se junto aos 15 moto-taxistas entrevistados, que os mesmos apresentam faixa etária média de 35 anos, ensino fundamental incompleto, renda de até dois salários mínimos e se dedicam, exclusivamente, à prestação do serviço de moto-táxi como única fonte de renda.

Os pontos de moto-táxis se encontram dispersos em diversos pontos da cidade, facilitando o acesso dos usuários. O preço das corridas, segundo os moto-taxistas, é fixo, custando R\$ 3,00 para qualquer lugar dentro da cidade e R\$ 10,00 à R\$ 15,00 reais para as agrovilas ou assentamentos do Movimento dos Trabalhadores Sem Terra - MST.

Atualmente, a principal reivindicação dos moto-taxistas é a falta de fiscalização por parte do poder público em relação à atuação dos prestadores “clandestinos”, que se instalam em lugares indevidos realizando o que eles chamam de “quebra de preço”, que ocorre quando o serviço é prestado por um custo menor.

Do exposto, depreende-se, portanto, que diante da inexistência de um sistema transporte coletivo realizado por ônibus, os petrolandenses dispõem apenas de transportes alternativos para realizarem os seus deslocamentos cotidianos nos espaços urbano e rural do município. Todavia, o transporte de pessoas em Petrolândia padece pela inércia do poder público e pela ausência de sindicatos

e associações que possam assegurar a qualidade dos serviços prestados e os direitos dos seus prestadores.

OS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PESSOAS VISTO PELOS USUÁRIOS

Em Petrolândia residem 23.621 habitantes na cidade e 8.871 no espaço rural. Cotidianamente, esta população, realiza seus deslocamentos em busca de serviços de educação, saúde, lazer, trabalho, etc.

O atual sistema de transporte divide muitas opiniões entre os moradores do município, que variam de acordo com a área onde residem e o nível socioeconômico, tornando-se assim um assunto de caráter polêmico em relação à acessibilidade e à mobilidade propiciada pelo sistema de transporte.

Dos 30 usuários entrevistados, 60% são do sexo feminino e 40% do masculino, dos quais 0,6% residem nas agrovilas e 99,4% na cidade, com faixa etária média de 29 anos, e escolaridade correspondente ao ensino fundamental incompleto, estando vinculados, sobretudo, às seguintes profissões: vendedores, agricultores e autônomos, auferindo uma renda mensal em média de um salário mínimo.

De acordo com os entrevistados, a atuação do poder público é inexpressiva na gestão do transporte do município, haja vista que não há melhorias e nem inovações na qualidade dos serviços prestados à população. Os usuários destacam a importância de se implementar um projeto de transporte coletivo por ônibus em Petrolândia, que venha a possibilitar segurança, conforto e cobertura para o município como um todo, pois é preciso assegurar que a população de baixa renda, residente em áreas periféricas ou nas agrovilas, possa reduzir as suas restrições à mobilidade e o acesso a equipamentos e aos serviços públicos.

Na visão dos usuários, a inexistência de um transporte coletivo por ônibus se reflete, sobretudo, naqueles de menos poder aquisitivo, que têm o seu orçamento comprometido e vivenciam uma realidade marcada pela discriminação e precariedade de acesso aos serviços públicos. Soma-se a isto a omissão do poder público, que não se faz presente na gestão e controle do serviço de transporte de pessoas no município.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No tocante aos sistemas de engenharia de transporte em Petrolândia, observou-se que o município apresenta uma boa malha viária em seu espaço urbano, a exceção do bairro Nova Esperança, cuja realidade, de uma área periférica, reflete um processo de segregação socioespacial, e do espaço rural, cujas Agrovilas apresentam vias de terra batida.

Na ausência de políticas de mobilidade, expressa, sobretudo, na inexistência de um transporte público coletivo por ônibus, os próprios cidadãos ofertam uma série de transportes alternativos aos deslocamentos, com a utilização de moto-táxi e táxi para deslocamentos dentro do município, e de vans para os deslocamentos campo-cidade e intermunicipais.

Neste contexto, tem-se um serviço de transporte de pessoas caracterizado, sobretudo, pela presença dos moto-táxis, que se encontram dispersos em diversas partes da cidade. Associado a isto, têm-se também uma completa ausência do poder público na gestão e regulamentação dos serviços de transportes, sendo de competência dos próprios prestadores o estabelecimento de normas de funcionamento, a definição de tarifas e de áreas de atuação e a gestão de conflitos socioespaciais, embora não existam cooperativas ou associações que representem os direitos trabalhistas e definam os deveres dos prestadores.

Todavia, esta omissão do poder público é sentida pela população que aponta a necessidade da implantação de um sistema de transporte coletivo por ônibus e que se recente do descaso na gestão do transporte. E é, sobretudo, a população de menor poder aquisitivo, moradora do bairro Nova Esperança e das Agrovilas, que mais padece da precariedade do sistema de transporte.

No atual período histórico, portanto, a importância de um sistema viário eficiente articulando o campo e a cidade é fundamental para assegurar a mobilidade das pessoas, sobretudo as mais pobres, e o escoamento da produção, de forma eficaz, eficiente e econômica. Assim, entender a dinâmica e o funcionamento dos sistemas de engenharia de transporte de pessoas, torna-se fundamental para o desenvolvimento de reflexões que propiciem a melhoria da mobilidade de pessoas na escala do lugar, visando reduzir as desigualdades sócio-espaciais existentes.

REFERÊNCIAS

- CONDEPE/FIDEM, Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco. BDE – **Base de Dados do Estado** – História Municipal – Petrolândia. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br>>. Acesso em: 21/10/2015.
- CONTEL, Fábio B. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: RECORD, 2002.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática S.A., 1995.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. 4º ed. São Paulo: Ática S.A., 1991, p. 51-80.
- DUARTE, Fábio; Rafaela Libarde; Karina Sánchez. **Introdução à mobilidade urbana**. 1º ed. (2007). 3º reimpr. Curitiba. Editora Juruá, 2012.

- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades – Informações completas – **Pernambuco – Petrolândia - Frota**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil>>. Acesso em: 17/11/2015.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades – **Infográficos – Pernambuco – Petrolândia - Histórico**. Disponível em: <<http://www.ibge.com.br/cidadesat/painel/historico>>. Acesso em: 17/06/2014.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros – Pernambuco**. Rio de Janeiro: IBGE, 1958, v.XVII.
- LIMA, Francisco Guedes de; SANTOS, Clélio Cristiano dos. **Configuração territorial e dinâmica sócio-espacial do processo de urbanização da cidade de Petrolândia-PE**. Artigo. Garanhuns: UPE, 2014. Disponível em: http://www.cb2014.agb.org.br/resources/anais/1/1404405276_ARQUIVO_ArtigoPetrolandia-Clelio-Francisco-CBG2014.pdf. Acessado em: 16/09/2015
- P.M.P, PREFEITURA MUNICIPAL DE PETROLÂNDIA – PE. **Plano Diretor**. 2006.
- SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1997.
- SANTOS, Milton. O espaço: sistema de objetos, sistemas de ação. In: **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4.ed. 2.reimpr. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.
- SOUZA, Diana C. As **Territorialidades Flexíveis do Transporte Alternativo na Cidade do Recife: Os Fluxos das Kombis e Vans entre a Av. Caxangá e o Bairro de Boa Viagem**. Dissertação de Mestrado em Geografia. Recife: UFPE/DCG, 2006.
- SILVA, Ailson Barbosa da. Revelando os conceitos adotados. In: _____. **Dinâmica da periurbanização na franja urbana-rural de Camaragime**: transformações espaciais e condição ocupacional dos moradores pobres num quadro de desigualdade social. Dissertação (mestrado em Geografia). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2011. cap. 1.
- SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R.; MAIA, D. S.; GOMES, E. T. A.; **O Estudo das Cidades Médias Brasileiras**: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Cidades Médias: espaços em transição**, São Paulo: Expressão Popular, 2007.